4	**सेवाएँ (मनोरंजनात्मक, पीएसपी, सड़क और आवागमन) और बिक्री योग्य घटक**	-	35%

तथापि, भू-स्वामियों द्वारा भूमि के समेकन की स्थिति में, विशिष्ट योजनाओं के लिए डीडीए द्वारा विशिष्ट विनियम तैयार किए जा सकते हैं।

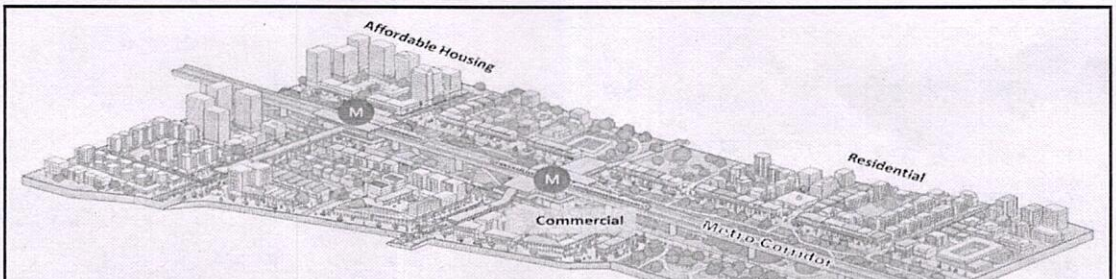
(v) स्कीम में चिह्नित सड़कों/आधारभूत संरचना /सेवाओं (जिसमें जलापूर्ति लाइनें, विद्युत आपूर्ति, वर्षा जल संचयन, एसटीपी, डब्ल्यूटीपी आदि सम्मिलित हैं) के प्रावधान हेतु भूमि की आवश्यकता निर्धारित मानकों के अनुसार होगी।

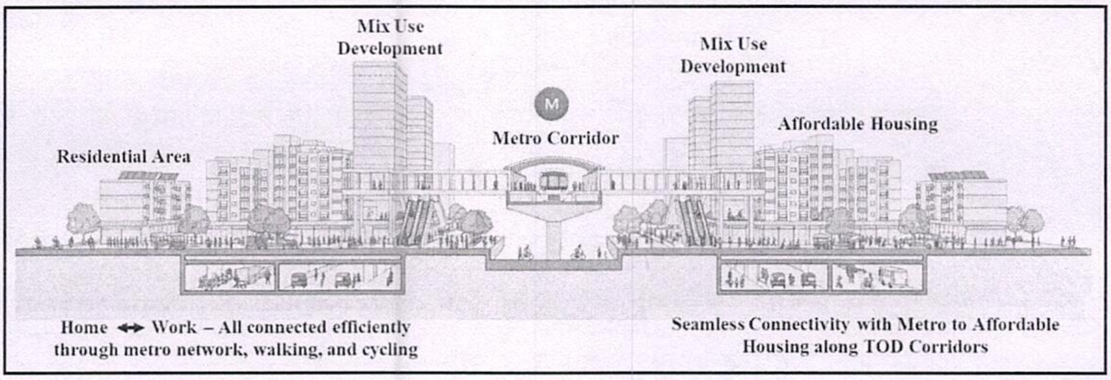
4.1.4 शिकायत निवारण

नीति के कार्यान्वयन के दौरान उत्पन्न होने वाले सभी विवादों के समाधान हेतु शिकायत निवारण तंत्र का प्रावधान विनियमों में निर्धारित किया जाएगा।

4.2 ट्रांजिट ऑरिएंटेड डेवलपमेंट (टीओडी)

ट्रांजिट ऑरिएंटेड डेवलपमेंट (टीओडी) शहरी विकास का एक नया आदर्श है, जिसके अंतर्गत वर्तमान एवं प्रस्तावित सार्वजनिक परिवहन ट्रांजिट संरचना तथा उससे जुड़े बड़े उपयोगकर्ता आधार का लाभ उठाकर सतत गतिशीलता सुनिश्चित की जाती है तथा सघन मिश्रित भूमि उपयोग विकास के माध्यम से भूमि का अधिकतम अनुकूल उपयोग किया जाता है।





चित्र 6: ट्रांजिट ओरिएंटेड डेवलपमेंट (टीओडी)
(केवल उदाहरण के लिए)

4.2.1 परिभाषाएँ

(i) **"टीओडी क्षेत्र":** वर्तमान एवं प्रस्तावित/अनुमोदित मेट्रो कॉरिडोर/मार्गों की मध्य रेखा के दोनों ओर 500 मीटर चौड़े कॉरिडोर तथा रीजनल एवं अंतर्राज्यीय जन परिवहन स्टेशनों, जैसे रीजनल रैपिड ट्रांजिट सिस्टम (आरआरटीएस), रेलवे स्टेशन, हाई-स्पीड रेल (एचआरएस) आदि के 500 मीटर त्रिज्या वाले क्षेत्र को टीओडी क्षेत्र कहा जाएगा। ट्रांजिट स्टेशनों के केंद्रक (सेंट्रोइड) का उपयोग टीओडी नोड को निरूपित करने के लिया किया जाएगा, जहां इस नीति के प्रावधान लागू हैं।

(ii) **"टीओडी प्लॉट"**: ऐसा प्लॉट जिसका न्यूनतम क्षेत्रफल 2000 वर्गमीटर हो तथा जो इस नीति के अनुसार निर्धारित सभी पात्रता मानदंडों को पूरा करता हो।

(iii) **"कार्पेट क्षेत्रफल"**: रेरा अधिनियम के अनुसार, "किसी अपार्टमेंट का, वाह्य दीवारों द्वारा आवेष्टित क्षेत्र, सर्विस शाफ्टों के अधीन के क्षेत्रों, अनन्य बालकोनी या बरामदे के क्षेत्रों और अनन्य खुले टेरेस क्षेत्र को छोड़कर, वास्तविक प्रयोक्तव्य फर्श क्षेत्र अभिप्रेत है, किंतु इसके अंतर्गत अपार्टमेंट की आंतरिक विभाजक दीवारों द्वारा आवेष्टित क्षेत्र आता है।"

(iv) **"विकासकर्ता संस्था (डीई)":** विकासकर्ता संस्था (डीई) से आशय ऐसे भूमि/संपत्ति स्वामी अथवा एकाधिक संस्थाओं से है, जिन्होंने टीओडी प्लॉट के नियोजन एवं विकास के लिए वैध एवं विधिक रूप से प्रवर्तनीय समझौते के माध्यम से एक साथ कार्य करने का निर्णय लिया हो।

4.2.2 नीति की प्रयोज्यता

टीओडी नीति केवल टीओडी क्षेत्र में ही लागू होगी। निम्नलिखित क्षेत्रों अथवा डीडीए द्वारा समय-समय पर अधिसूचित अन्य क्षेत्रों में यह नीति लागू नहीं होगी—

(i) पर्यावरणीय रूप से संवेदनशील कोई भी क्षेत्र

(ii) ज़ोन 'ओ' तथा उसके बफर क्षेत्र।

(iii) लो-डेन्सिटी एरिया।

(iv) स्मारक निषिद्ध क्षेत्र तथा विरासत भवन।

(v) सिविल लाइंस बंगला क्षेत्र (एमसीडी एवं डीडीए की लेआउट योजना के अनुसार) ।

(vi) लुटियंस बंगला क्षेत्र एवं चाणक्यपुरी (नई दिल्ली नगर पालिका परिषद और एलएण्डडीओ की लेआउट योजना के अनुसार) ।

(vii) अधिसूचित छावनी (कैंटोनमेंट) क्षेत्र।

4.2.3 टीओडी मानदंड

(i) टीओडी नीति में भागीदारी स्वैच्छिक है। टीओडी प्लॉटों के मामले में, स्वीकृत टीओडी परियोजना के अनुसार वर्तमान भूमि उपयोग प्रतिस्थापित माना जाएगा। टीओडी नीति में भाग नहीं लेने के इच्छुक वर्तमान भू-स्वामी, मास्टर प्लान (एमपीडी) के प्रावधानों के अनुसार वर्तमान गतिविधियों को जारी रख सकते हैं।

(ii) पात्रता के लिए टीओडी प्लॉटों को निम्नलिखित मानदंडों को पूरा करना होगा:

(क) टीओडी प्लॉट का न्यूनतम क्षेत्रफल 2000 वर्गमीटर होना चाहिए। टीओडी प्लॉट पूर्णतः अथवा आंशिक रूप से (प्लॉट का कम-से-कम 50 प्रतिशत क्षेत्रफल) टीओडी क्षेत्र के भीतर स्थित हो सकते हैं।

(ख) टीओडी प्लॉट तक पहुँच कम-से-कम 18 मीटर आरओडब्ल्यू वाली मौजूदा सड़क से होनी चाहिए। यदि 18 मीटर आरओडब्ल्यू वाली मौजूदा पहुँच सड़क

उपलब्ध नहीं है, तो 18 मीटर आरओडब्ल्यू (या उससे ज़्यादा) वाली किसी भी मौजूदा सड़क से, लगातार 18 मीटर आरओडब्ल्यू वाली प्रस्तावित सड़क के आधार पर टीओडी योजना पर विचार किया जा सकता है। ऐसी सड़कों के लिए, इस नीति के तहत पैदल चलने और साइकिल चलाने की सुविधा बढ़ाने के लिए सड़क चौड़ी करने के लिए ज़रूरी अतिरिक्त भूमि को टीओडी योजना क्षेत्र से बाहर आरक्षित रखा जाएगा। ऐसे सड़क चौड़ीकरण अथवा सार्वजनिक सुविधा हेतु स्थानीय निकाय को समर्पित भूमि के हिस्से के लिए एफएआर लाभ प्रदान किया जाएगा। योजना स्वीकृत करते समय उक्त प्रावधान को टीओडी परियोजना योजना में अंकित किया जाएगा। इसके अतिरिक्त, पैदल आवागमन को बढ़ावा देने के लिए, टीओडी योजना के परियोजना प्रस्तावक अपने विकल्प के अनुसार परियोजना स्थल को ट्रांजिट स्टेशन से जोड़ने हेतु भूमिगत अथवा एलिवेटिड पैदल मार्ग उपलब्ध करा सकते हैं।

(iii) टीओडी क्षेत्र में चल रही परियोजनाएँ भी इस नीति के अंतर्गत टीओडी मानदंडों का लाभ प्राप्त करने की पात्र होंगी, बशर्ते वे इस नीति के सभी प्रावधानों, मानदंडों एवं शर्तों का अनुपालन करें तथा निर्धारित टीओडी प्रभार एवं अतिरिक्त एफएआर प्रभार का भुगतान करें।

(iv) एफएआर

(क) टीओडी प्लॉट के लिए एफएआर निम्नानुसार होगा:

i. समय-समय पर अधिसूचित टीओडी प्रभार भुगतान पर बेस एफएआर 400 होगा।

ii. विकासकर्ता संस्था (डीई) द्वारा टीओडी परियोजना में एफएआर के वास्तविक उपयोग की परवाह किए बिना बेस एफएआर 400 के लिए टीओडी प्रभार का भुगतान किया जाएगा।

iii. निजी भूमि पर स्थित उन टीओडी परियोजनाओं के लिए, जहाँ ऊँचाई संबंधी प्रतिबंधों के कारण अथवा ग्राउन्ड कवरेज में छूट दिए जाने के बाद भी बेस एफएआर का उपयोग संभव नहीं है, अथवा स्थल-विशिष्ट बाधाओं के कारण ग्राउन्ड कवरेज में छूट देना संभव नहीं है, वहाँ टीओडी समिति टीओडी परियोजनाओं हेतु बेस एफएआर एवं टीओडी प्रभार में छूट प्रदान कर सकती है। ऐसे प्लॉट के मामलों में टीओडी परियोजना में प्राप्त एफएआर के अनुपात के अनुसार प्रो-राटा बेस पर टीओडी प्रभार में छूट दी जा सकती है।

iv. अधिकतम अनुमत एफएआर 500 होगा।

v. 400 से अधिक एफएआर की अनुमति केवल अतिरिक्त एफएआर प्रभार के भुगतान के उपरांत ही दी जाएगी। अतिरिक्त एफएआर प्रभार का निर्धारण 400 से अधिक स्वीकृत एफएआर के अनुरूप प्रो-राटा आधार पर किया जाएगा। यह भुगतान समय-समय पर अधिसूचित टीओडी प्रभार के अतिरिक्त होगा।

(ख) टीओडी जोन में प्रत्येक प्लॉट पर अनुमत मिश्रित उपयोग निम्नानुसार होगा:

i. कुल अनुमेय एफएआर का न्यूनतम 65 प्रतिशत भाग 60 वर्गमीटर से कम कार्पेट क्षेत्रफल वाली आवासीय इकाइयों के लिए आरक्षित होगा। इसमें गेस्ट हाउस एवं स्टूडियो अपार्टमेंट भी सम्मिलित होंगे।

ii. कुल अनुमेय एफएआर का न्यूनतम 10 प्रतिशत भाग मास्टर प्लान (एमपीडी) में उल्लिखित स्थानीय स्तर की व्यावसायिक गतिविधियों, सार्वजनिक सुविधाओं तथा सामाजिक सुविधाओं के लिए आरक्षित होगा।

iii. कुल अनुमेय एफएआर के शेष 25 प्रतिशत भाग का उपयोग किसी भी आकार की आवासीय इकाइयों अथवा कार्यालय स्थान/गेस्ट हाउस/स्टूडियो अपार्टमेंट के लिए किया जा सकेगा।

नोट:

i. मौजूदा सर्विस लेन/ पब्लिक रोड/ पब्लिक ड्रेन/ पब्लिक पार्क आदि के लिए, ऐसे क्षेत्रों में आने वाली भूमि को एफएआर, ग्राउन्ड कवरेज तथा योजना क्षेत्र की गणना में सम्मिलित नहीं किया जाएगा।

ii. विकास के भाग के रूप में उपलब्ध कराई गई सार्वजनिक सुविधाएँ, जैसे सार्वजनिक शौचालय, पुल आदि, एफएआर से मुक्त होंगी, बशर्ते उनका नियमित अनुरक्षण विकासकर्ता संस्था (डीई) द्वारा किया जाए तथा वे पूरे दिन आम जनता के लिए खुले एवं सुलभ रहें। ऐसा न होने पर संबंधित स्थानीय निकाय उन्हें अपने अधीन ले लेगा।

iii. उपर्युक्त मानदंड केवल आवासीय, व्यावसायिक, औद्योगिक, सरकारी तथा परिवहन भूमि उपयोग पर लागू होंगे। इन श्रेणियों में मौजूदा गतिविधियाँ इस नीति के अंतर्गत गठित टीओडी समिति द्वारा अनुमोदित टीओडी परियोजना के अनुसार प्रतिस्थापित मानी जाएँगी।

iv. टीओडी जोनों में बढ़े हुए आबादी के अनुरूप स्वास्थ्य, शिक्षा तथा अन्य सार्वजनिक एवं अर्द्ध-सार्वजनिक सुविधाओं की अतिरिक्त आवश्यकता की पूर्ति हेतु, टीओडी जोन के

भीतर पूर्णतः स्थित सार्वजनिक एवं अर्द्ध-सार्वजनिक प्लॉटों को निम्नलिखित शर्तों के अधीन स्टैंड-अलोन टीओडी परियोजनाओं के रूप में आवेदन करने की अनुमति होगी:

(क) ऐसे प्लॉटों को, मूलतः अभिप्रेत समान उपयोग बनाए रखते हुए, टीओडी लाभ प्राप्त करने के लिए किसी अन्य प्लॉट के साथ समामेलित किया जा सकेगा।

(ख) ऐसे प्लॉटों का संपूर्ण एफएआर टीओडी परियोजना में केवल सार्वजनिक एवं अर्द्ध-सार्वजनिक (पीएसपी) उपयोग के लिए ही प्रयुक्त किया जाएगा। ऐसे स्थलों पर मिश्रित उपयोग की अनुमति नहीं होगी तथा वर्तमान उपयोग परिसर यथावत रखा जाएगा।

(ग) विद्यालय प्लॉटों के मामले में खेल मैदान के मौजूद क्षेत्रफल को उसी प्लॉट में यथावत रखा जाएगा अथवा उसमें वृद्धि की जाएगी।

(घ) पहुंच मार्ग की चौड़ाई न्यूनतम 18 मीटर होगी।

v. परिवहन भूमि उपयोग के लिए, मिश्रित उपयोग की अनुमति सभी परिचालन संबंधी आवश्यकताओं की पूर्ति के पश्चात दी जाएगी।

vi. सरकारी भूमि पर टीओडी परियोजनाओं के लिए विकास नियंत्रण मानदंडों में टीओडी समिति की संस्तुति पर केंद्र सरकार के अनुमोदन की शर्त पर छूट प्रदान की जा सकती है।

vii. आवासीय एवं गैर-आवासीय उपयोगों के वर्टिकल मिक्स वाले भवनों में, वैधानिक आवश्यकताओं के अनुपालन पर आवश्यक पृथक प्रवेश/निकास एवं सेवा कोर उपलब्ध कराए जाएंगे।

(V) ग्राउन्ड कवरेज: टीओडी प्लॉट पर प्रस्तावित विकास में अधिकतम 40 प्रतिशत ग्राउन्ड कवरेज की अनुमति होगी। तथापि, निजी भूमि पर स्थित ऐसे टीओडी परियोजनाओं के मामले में, जो ऊँचाई संबंधी प्रतिबंधों के कारण अनुमत एफएआर का पूर्ण उपयोग करने में सक्षम नहीं हैं, उन्हें अग्नि एवं सुरक्षा मानकों तथा हरित क्षेत्र के रूप में बनाए रखे जाने वाले क्षेत्र से समझौता किए बिना, टीओडी समिति द्वारा ग्राउन्ड कवरेज में छूट प्रदान की जा सकेगी।

(vi) **सेटबैक:**

(क) 2000 वर्गमीटर से 10,000 वर्गमीटर तक के प्लॉटों के लिए – न्यूनतम फ्रन्ट सेटबैक: 9 मीटर, रियर सेटबैक: 6 मीटर, तथा साइड सेटबैक्स: 6 मीटर।

(ख) 10,000 वर्गमीटर से अधिक क्षेत्रफल वाले प्लॉटों के लिए – न्यूनतम फ्रन्ट सेटबैक: 15 मीटर, रियर सेटबैक: 12 मीटर, तथा साइड सेटबैक्स: 12 मीटर।

(vii) **हरित क्षेत्र:** टीओडी परियोजना के कुल क्षेत्रफल का न्यूनतम 10 प्रतिशत भाग हरित क्षेत्र के रूप में विकसित किया जाएगा। निजी भूमि पर स्थित टीओडी परियोजनाओं के लिए टीओडी समिति द्वारा इस सीमा में अधिकतम 2 प्रतिशत तक का परिवर्तन अनुमत किया जा सकेगा।

(viii) **पार्किंग:**

(क) टीओडी प्लॉट में प्रत्येक 100 वर्गमीटर एफएआर क्षेत्र के लिए 1 समतुल्य कार स्थान (ईसीएस) उपलब्ध कराया जाएगा।

(ख) 1 हेक्टेयर से अधिक क्षेत्रफल वाली मिश्रित उपयोग स्कीमों में टीओडी प्लॉट के भीतर उपलब्ध कराई जाने वाली कुल पार्किंग क्षमता का न्यूनतम 30 प्रतिशत भाग 'सार्वजनिक पार्किंग' सुविधा के रूप में उपलब्ध कराया जाएगा।

(ग) सर्वजन अभिगम्यता तथा इलेक्ट्रिक व्हीकल आधारभूत संरचना से संबंधित सभी प्रावधान मौजूदा मानदंडों के अनुसार उपलब्ध कराए जाएंगे।

(ix) मिश्रित उपयोग वाले टीओडी परियोजनाओं में, यथासंभव सार्वजनिक सड़कों के फ्रंटेज पर एक्टिव फ्रंटेज उपलब्ध कराया जा सकेगा। एक्टिव फ्रंटेज में आर्केड, स्तंभयुक्त बरामदे, दुकानों के फ्रंटेज, पैदल यात्रियों के प्रवेश/निकास, प्लाज़ा, अभिगम बिंदु, पारदर्शी खिड़कियाँ आदि सम्मिलित होंगे।

(x) टीओडी जोन में मौजूद प्लॉटों के समामेलन एवं पुनर्गठन की अनुमति होगी। यदि किसी समामेलित प्लॉट के अंदर ऐसी सार्वजनिक सड़क स्थित हो, जो किसी अन्य प्लॉट तक पहुँच को प्रभावित करती हो, तो उसे यथावत बनाए रखा जाएगा अथवा आवश्यकतानुसार मौजूदा सेवाओं के पुनर्संरेखण के साथ वैकल्पिक नई सड़क विकसित की जाएगी। क्षेत्र में समग्र यातायात संचलन व्यवस्था में सुधार हेतु आवश्यकता पड़ने पर अतिरिक्त सड़क भी उपलब्ध कराई जाएगी।

4.2.4 नीति के कार्यान्वयन हेतु रूपरेखा

(i) दिल्ली विकास प्राधिकरण इस नीति के कार्यान्वयन को सुगम बनाएगा तथा उसकी निम्नलिखित जिम्मेदारियाँ होंगी—

(क) टीओडी परियोजनाओं के अनुमोदन के उद्देश्य से सम्पूर्ण टीओडी क्षेत्र को विकास क्षेत्र घोषित किया जाएगा। दिल्ली विकास प्राधिकरण टीओडी परियोजनाओं के अनुमोदन

तथा भवन मानचित्रों को स्वीकृति प्रदान करने हेतु नोडल प्राधिकरण होगा। सेवाओं की उपलब्धता, अनुरक्षण तथा आधारभूत संरचनाओं के सुदृढ़ीकरण का दायित्व संबंधित स्थानीय निकाय/सेवा प्रदाता एजेंसियों का होगा।

(ख) समेकित टीओडी प्लॉट के भाग के रूप में लीजहोल्ड व्यक्तिगत प्लॉट, लीजहोल्ड संस्थागत प्लॉट को छोड़कर, सभी देयकों के भुगतान के उपरांत फ्रीहोल्ड माने जाएंगे।

(ग) एक विशिष्ट टीओडी निधि की स्थापना एवं प्रबंधन किया जाएगा।

(घ) टीओडी नीति के कार्यान्वयन से संबंधित सभी मामलों के लिए एक विशिष्ट पोर्टल अथवा माइक्रो साइट स्थापित की जाएगी।

(ii) टीओडी समिति एवं अनुमोदन प्रक्रिया:

(क) उपाध्यक्ष, दिल्ली विकास प्राधिकरण की अध्यक्षता में एक समिति गठित की जाएगी। समिति में निम्नलिखित सदस्य होंगे:

i. अभियंता सदस्य, दिल्ली विकास प्राधिकरण।

ii. प्रधान आयुक्त (भूमि प्रबंधन), दिल्ली विकास प्राधिकरण।

iii. मुख्य नगर नियोजक, एमसीडी।

iv. मुख्य अभियंता, भवन विभाग, एमसीडी।

v. मुख्य वास्तुविद्, एनडीएमसी।

vi. मुख्य वास्तुविद्, डीएमआरसी।

vii. दिल्ली जल बोर्ड, बीएसईएस आदि सेवा प्रदाता एजेंसियों के प्रतिनिधि।

viii. दिल्ली अग्निशमन सेवा, दिल्ली प्रदूषण नियंत्रण समिति, लोक निर्माण विभाग तथा दिल्ली यातायात पुलिस के प्रतिनिधि।

ix. निदेशक (भवन), दिल्ली विकास प्राधिकरण।

x. परियोजना की आवश्यकता के अनुसार विभिन्न विषय विशेषज्ञों को विशेष आमंत्रित सदस्य के रूप में आमंत्रित किया जा सकेगा।

xi. आयुक्त (योजना), दिल्ली विकास प्राधिकरण समिति के सदस्य-सचिव होंगे।

(ख) भवन मानचित्रों सहित टीओडी परियोजना का प्रस्ताव दिल्ली विकास प्राधिकरण की ऑनलाइन भवन अनुमति प्रणाली (ओबीपीएस) के माध्यम से प्रस्तुत किया

जाएगा। टीओडी समिति टीओडी प्लॉट को स्वीकृति प्रदान करने के लिए उत्तरदायी होगी। इसके उपरांत भवन मानचित्रों को ओबीपीएस के माध्यम से दिल्ली विकास प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित किया जाएगा।

(ग) अनुमोदन प्रक्रिया में तीव्रता लाने के उद्देश्य से टीओडी समिति नियमित रूप से बैठक करेगी। टीओडी परियोजना के अनुमोदन की अधिकतम समय-सीमा भवन मानचित्रों के अनुमोदन सहित, सभी प्रकार से पूर्ण परियोजना प्रस्ताव प्राप्त होने की तिथि से 60 दिन होगी।

(घ) यदि परियोजना के सभी प्रकार से पूर्ण आवेदन प्रस्तुत किए जाने की तिथि से 60 दिनों के भीतर प्राधिकरण द्वारा आवेदक को अनुमोदन अथवा अस्वीकृति की सूचना नहीं दी जाती है, तो ओबीपीएस पोर्टल पर 60 दिन की अवधि पूर्ण होने के बाद भवन मानचित्रों सहित टीओडी परियोजना को स्वीकृत माना जाएगा।

(ङ) टीओडी परियोजना का प्रस्ताव, प्रचलित दिल्ली मास्टर प्लान (एमपीडी) तथा यूबीबीएल में जल संरक्षण एवं प्रबंधन, जिसमें जीरो डिस्चार्ज एवं दोहरी-पाइपिंग प्रणाली, सौर ऊर्जा के उपयोग, ऊर्जा दक्षता तथा अपशिष्ट प्रबंधन शामिल है, से संबंधित अनिवार्य सतत विकास प्रावधानों/हरित भवन मानकों का अनुपालन करेगा।

(च) टीओडी जोन का मानचित्र, स्थानिक विकास नीति दर्शाने वाले मानचित्र 4 के भाग के रूप में संलग्न है। जैसे-जैसे नए मेट्रो कॉरिडोर/मार्ग तथा रीजनल एवं अंतरराज्यीय जन परिवहन स्टेशन, जैसे रिजनल रैपिड ट्रांजिट सिस्टम (आरआरटीएस), रेलवे स्टेशन, हाई स्पीड रेल (एचएसआर) आदि, परिचालित/ नियोजित/ अनुमोदित किए जाएंगे, उन्हें स्वतः ही टीओडी के अंतर्गत माना जाएगा। जिन टीओडी जोनों में नए मेट्रो कॉरिडोर/मार्ग तथा रीजनल एवं अंतरराज्यीय जन परिवहन स्टेशन, जैसे आरआरटीएस, रेलवे स्टेशन अथवा हाई स्पीड रेल, नियोजित अथवा अनुमोदित अवस्था में हैं, वहाँ टीओडी परियोजनाओं के अनुमोदन की प्रक्रिया उनके निर्माण कार्य के प्रारम्भ होने के साथ प्रारम्भ होगी।

(छ) विकासकर्ता संस्था (डीई) टीओडी प्रभार तथा अतिरिक्त एफएआर प्रभार (400 से अधिक एफएआर के लिए, जहाँ आवश्यक हो), दिल्ली विकास प्राधिकरण को भुगतान करेंगी। टीओडी समिति द्वारा टीओडी प्लॉट की स्वीकृति के उपरांत उक्त प्रभार ओबीपीएस के माध्यम से जमा किए जाएंगे। इन प्रभारों को विनियमों में

विस्तारित किया जाएगा, दिल्ली विकास प्राधिकरण द्वारा विशिष्ट टीओडी निधि हेतु एस्क्रो खाते में जमा किया जाएगा, ताकि विनिर्दिष्ट संबंधित एजेंसियों द्वारा टीओडी क्षेत्र में क्षेत्रीय सुधार एवं आवश्यकतानुसार आधारभूत संरचना उन्नयन कार्य किए जा सकें।

(ज) टीओडी क्षेत्र के भीतर मल्टी-मॉडल इंटीग्रेशन से संबंधित परियोजनाओं का कार्यान्वयन संबंधित जन परिवहन एजेंसी अथवा अन्य सार्वजनिक/निजी एजेंसियों के साथ साझेदारी के माध्यम से किया जाएगा।

4.2.5 शिकायत निवारण

टीओडी परियोजनाओं के अनुमोदन तथा टीओडी क्षेत्र में आधारभूत संरचना संबंधी कार्यों के निष्पादन से संबंधित शिकायतें टीओडी समिति के समक्ष प्रस्तुत की जाएंगी, जिनका निस्तारण विभिन्न स्थानीय निकायों तथा सेवा प्रदाता एजेंसियों द्वारा उनकी मानक प्रक्रियाओं के अनुसार किया जाएगा।

4.3 हाई डेन्सिटी कॉरिडोर डेवलपमेंट

हाई डेन्सिटी कॉरिडोर (एचडीसी) क्षेत्र की परिकल्पना शहरी विस्तार सड़क (यूईआर)-II के निर्मित भाग के साथ-साथ योजना क्षेत्रों के-1, एल, एन, पी-I एवं पी-II में भूमि उपयोग दक्षता को अधिकतम करने के उद्देश्य से की गई है, जिसके अंतर्गत सघन, मिश्रित उपयोग एवं उच्च सघनता वाले विकास को प्रोत्साहित किया जाएगा। इस नीति का उद्देश्य निर्बाध संपर्कता को बढ़ावा देना, यात्रा मांग को कम करना तथा सड़क एवं सार्वजनिक परिवहन आधारभूत संरचना के समुचित उपयोग को सुनिश्चित करना है, साथ ही यूईआर-II के निर्मित भाग के साथ सतत, पैदल यात्री अनुकूल शहरी विकास को प्रोत्साहित करना है। यह नीति भविष्य में मास्टर प्लान में परिकल्पित यूईआर के उन विस्तारों पर भी लागू होगी, जिन्हें समय-समय पर क्रियान्वित किया जाएगा। एचडीसी क्षेत्र के बाहर आने वाली भूमि का विकास दिल्ली मास्टर प्लान (एमपीडी) में लागू संबंधित नीति के अनुसार किया जाएगा।

4.2 TRANSIT ORIENTED DEVELOPMENT (TOD)

Transit-Oriented Development (TOD) is an innovative urban paradigm that involves leveraging existing and upcoming public transit infrastructure and associated large number of users, to ensure sustainable mobility and optimise utilisation of land through compact mixed-use development.

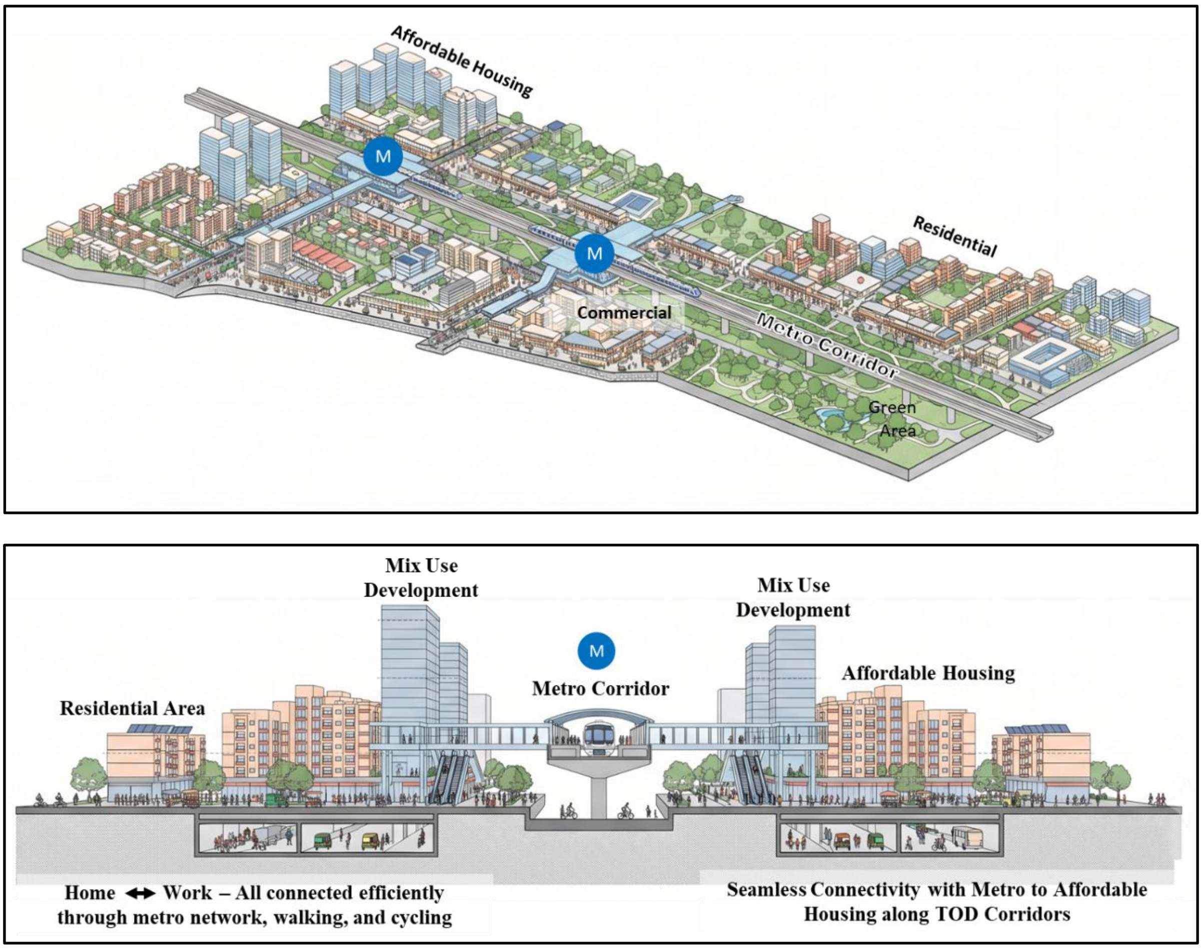


Illustration 6: Transit Oriented Development (TOD)

(For illustrative purpose only)

4.2.1 Definitions

(i) **"TOD Zone":** area under 500m wide corridor on either side of centreline of the existing and planned/approved Metro Corridors/Routes and 500m radius node of regional and interstate mass transit stations such as Regional Rapid Transit System (RRTS)/Railway Stations/High Speed Rail (HSR) etc. The centroid of transit stations shall be used to delineate the TOD Node where the provisions of this policy are applicable.

(ii) **"TOD Plot":** means a plot having minimum area of 2000 sqm, fulfilling all eligibility criteria as per this policy.

(iii) **"Carpet Area":** As per the RERA Act, it is "the net usable floor area of an apartment, excluding the area covered by the external walls, areas under services shafts, exclusive

balcony or verandah area and exclusive open terrace area, but includes the area covered by the internal partition walls of the apartment**”.**

(iv) **“Developer Entity (DE)”:** DE comprises of land/property owner(s)/multiple entities, who have come together through a valid and legally enforceable agreement for planning and developing a TOD Plot.

4.2.2 Applicability of the Policy

The TOD Policy shall only be applicable in the TOD zone. The TOD Policy shall not be applicable in the following areas or as notified by DDA from time to time:

(i) Any environmentally sensitive areas

(ii) Zone ‘O’ and buffers

(iii) Low Density Area

(iv) Monument Prohibited Area & Heritage Buildings

(v) Civil Lines Bungalow Area (as per layout plan of Delhi Municipal Corporation & DDA)

(vi) Lutyen’s Bungalow Zone, Chanakyapuri (as per layout plan of New Delhi Municipal Council & L&DO)

(vii) Notified Cantonment Area

4.2.3 TOD Norms

(i) Participation in TOD Policy is voluntary. In case of TOD Plots, the existing Land Use shall stand superseded, as per the sanctioned TOD Project. Existing plot owners not willing to participate in TOD Policy may continue the existing activities as per Master Plan Provisions.

(ii) TOD Plot must fulfil the following criteria in order to be eligible:

(a) A TOD Plot must cover a minimum area of 2000 sqm. TOD Plots may fully or partly (at least 50% of the plot area) fall within the TOD Zone.

(b) A TOD Plot must be accessible from an existing road having a minimum ROW of 18m. In case an existing approach road of 18m ROW is not available, TOD Projects may be considered based on proposed continuous 18 m ROW road, from any existing road of 18 m (or more) ROW. For such roads, additional land required for road widening to enhance the walkability and cycling facilities under this policy, is to be kept reserved out of the TOD Projects area. FAR benefits shall be provided for the portion of land surrendered to local body for such road widening/public facility. The same shall be earmarked on TOD Project plan while sanctioning the plan. Further, to enhance

walkability, proponents of TOD Projects may, at their option, provide an underground or elevated pedestrian walkway exclusively connecting the project site to the transit station.

(iii) The ongoing projects falling in TOD Zone are also eligible to avail the TOD norms, subject to compliance with all provisions, norms, and conditions stipulated under this policy, and upon payment of the applicable TOD charges and additional FAR charges, as prescribed.

(iv) **FAR**

(a) FAR of TOD Plot shall be as follows:

i. Base FAR shall be 400 subject to payment of TOD charges, as notified from time to time.

ii. TOD Charges shall be paid by the DE for base FAR of 400 irrespective of the FAR utilisation in the TOD Project.

iii. TOD Committee may allow relaxation in base FAR & TOD Charges for TOD Projects on Private Land which are not able to utilise the base FAR due to height restrictions, even after relaxation in ground coverage or where relaxation in Ground Coverage is not feasible owing to site specific constraints. For such Plots, TOD Committee may allow relaxations in TOD Charges on a pro-rata basis corresponding to the FAR achieved in the TOD Project.

iv. Maximum permissible FAR shall be 500.

v. FAR beyond 400 shall be permissible only after payment of Additional FAR Charges, on a pro-rata basis corresponding to the FAR sanctioned beyond 400, in addition to payment of TOD charges, as notified from time to time.

(b) The permissible mix of uses for each plot in a TOD Zone shall be as below:

i. A minimum 65% of the total permissible FAR shall be earmarked for Residential use of Dwelling Units of size less than 60 sqm of carpet area including Guest House/Studio Apartments.

ii. Minimum 10% of the total permissible FAR for local level commercial, facilities and social amenities, as mentioned in the Master Plan.

iii. Remaining 25% of the total permissible FAR may be used for residential use of Dwelling Units of any size or for Office/Guest House/Studio Apartments.

Note:

i. For existing service lanes/public roads/public drains/public parks, etc., land under such areas shall not be considered for computation of FAR, ground coverage, scheme area.

ii. Any public amenities provided as part of the development such as public toilets, bridges, etc. shall be free of FAR, subject to the condition that they are maintained regularly by the DE and remain open and accessible to public at all times of the day, failing which, the concerned local body shall take over the same.

iii. The above norms are applicable for Residential, Commercial, Industrial, Government and Transportation land use only and existing activities shall be superseded as per approved TOD Projects by the TOD Committee mentioned in this policy.

iv. In order to meet the additional requirement for health, education and other Public and Semi-Public facilities to cater to the enhanced densities in TOD Zones, PSP plots falling entirely within the TOD Zone shall be permitted to apply as stand-alone TOD Projects, with the following conditions:

   a. These plots may be amalgamated, for same use as originally intended, with any other plot for availing TOD benefits.

   b. The FAR for such plots shall be utilised entirely for PSP use in the TOD Project. No mix of use shall be applicable to such sites, and the existing use premise shall be retained.

   c. In case of school plots, the existing area under playgrounds shall be retained or increased within the same plot.

   d. Width of the approach road shall be minimum 18 m.

v. For Transportation land use, mix of use shall be allowed after meeting all operational requirements.

vi. Development Control Norms for TOD Projects on Government lands may be relaxed subject to the approval of the Central Government on the recommendation of TOD Committee.

vii. Separate entry/exits and service cores shall be provided as required, in buildings with vertical mix of residential and non-residential uses, complying with statutory requirements.

(v) **Ground Coverage:** Maximum ground coverage of 40% shall be permitted in the proposed development on TOD Plot. However, relaxations in ground coverage for TOD Projects on private land which are not able to utilise the permissible FAR due to height restrictions may

be allowed by the TOD Committee, without compromising on the fire and safety norms and the area to be maintained under Green Spaces.

(vi) **Setback:**

(a) For plot sizes from 2000 sqm upto 10,000 sqm – Minimum Front Setback: 9m, Rear Setback: 6m, Side Setbacks: 6m.

(b) For plot sizes above 10,000 sqm - Minimum Front Setback:15m, Rear Setback: 12m, Side Setbacks: 12m.

(vii) **Green Space:** Minimum 10% of the area of the TOD Project shall be developed as a green area. A variation of 2% may be allowed by the TOD Committee for TOD Projects on private land.

(viii) **Parking:**

(a) TOD Plot shall provide 1 Equivalent Car Space (ECS) per100 sqm of FAR area.

(b) Minimum 30% of all parking facilities within TOD Plot shall be provided as 'public parking' facility for mixed use schemes above 1 Ha Area.

(c) All provisions related to Universal Accessibility and EV infrastructure shall be provided as per the prevailing norms.

(ix) Preferably, Active Frontage (on fronts of public streets) may be provided in TOD Projects having mix of uses. Active frontage includes arcades, colonnades, shop fronts, pedestrian entries/exits, plazas, access points, transparent windows etc.

(x) Amalgamation & reconstitution of the existing plots is allowed in TOD Zone. In case any Public Road affecting access to any other plot falls within the amalgamated Plot, the same shall be maintained or new alternate road may be developed (if required) along with the realignment of existing services. An additional road shall be provided to improve the overall circulation pattern in the area, if required.

4.2.4 Framework for Implementation of the Policy

(i) DDA shall facilitate implementation of this policy, and shall have the following responsibilities:

(a) Entire TOD Zone shall be declared as a Development Area for the purpose of approval of TOD Projects. DDA shall be the nodal authority for approval of TOD Projects and sanctioning of building plans. The onus of providing services, maintenance, and augmentation of infrastructure shall be vested with concerned Local Body/Service providing agencies.

(b) Individual plots forming part of a consolidated TOD Plot, held on a leasehold basis, shall be deemed freehold, except Institutional Plots on Lease Hold, subject to clearance of all dues.

(c) Set up and manage a dedicated TOD Fund.

(d) Set up a dedicated portal or micro site for all matters pertaining to implementation of the TOD Policy.

(ii) TOD Committee and Approval process:

(a) A Committee shall be setup under the chairpersonship of Vice Chairman, DDA. The committee shall include the following as members:

i. Engineer Member, DDA

ii. Principal Commissioner (Land Management), DDA

iii. Chief Town Planner, MCD

iv. Chief Engineer Building Department, MCD

v. Chief Architect, NDMC

vi. Chief Architect, DMRC

vii. Representatives from service providing agencies such as DJB, BSES etc.

viii. Representatives from DFS, DPCC, PWD & Delhi Traffic Police.

ix. Director, Building, DDA

x. Various Domain experts may be invited as special invitees based on requirement of the project

xi. Commissioner (Plg.), DDA to be the Member Secretary to the Committee

(b) The TOD Project proposal including Building Plans shall be submitted through the Online Building Permit System (OBPS) of DDA. TOD Committee shall be responsible for sanctioning of TOD Plot. Thereafter, the building plans shall be approved by DDA through OBPS.

(c) The TOD Committee shall meet regularly to fast track the approval process. Maximum time limit for approval of TOD Project shall be 60 days, from the date of submission of the project, complete in all respect, including the approval process of building plans of TOD Project through OBPS.

(d) On OBPS Portal, the TOD Project including Building Plans shall be deemed approved after 60 days, from the date of submission of project, complete in all respect, if the approval or rejection is not communicated to the applicant within 60 days by the Authority.

(e) The TOD Project proposal shall comply with mandatory sustainability provisions/Green Building Norms given in the prevailing MPD and UBBL w.r.t. Water

Conservation and Management including zero-discharge and dual piping system, Solar Energy Utilization, Energy Efficiency and Waste Management.

(f) TOD Zone Map is annexed as part of Map 4 showing Spatial Development Policy. As and when new Metro Corridors/Routes and regional and interstate mass transit stations such as Regional Rapid Transit System (RRTS)/Railway Stations/High Speed Rail (HSR) etc. are made operational/planned/approved, the same shall be automatically considered under TOD. The approval of TOD Projects in TOD Zones, where new Metro Corridors/Routes and mass transit stations such as Regional Rapid Transit System (RRTS)/Railway Stations/High Speed Rail (HSR) are at planned/approved stage, shall commence with the initiation of the construction of the same.

(g) The DE shall pay TOD Charges and additional FAR Charges (as required for FAR beyond 400) to DDA. These Charges shall be deposited through the OBPS after the sanction of TOD Plot by TOD Committee. The Charges shall be deposited by DDA in an Escrow account for the dedicated TOD Fund for undertaking area improvement and infrastructure augmentation works (as required) in the TOD Zone by the concerned agencies to be detailed in the regulations.

(h) Projects for Multi-Modal Integration (MMI) within the TOD Zone shall be implemented by the concerned mass transit agency or through partnerships with other public/private agencies.

4.2.5 Grievance Redressal

Grievances related to approval of TOD Projects and execution of infrastructure works in TOD Zone shall be submitted to the TOD Committee, for resolution by various local bodies and service providing agencies as per standard processes of these agencies.